Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5998

07. 11. 96

Verordnung

der Bundesregierung

Zustimmungsbedürftige Verordnung über die Entsorgung von Altautos und die Anpassung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Zielsetzung

In der Koalitionsvereinbarung für die 13. Legislaturperiode hat die Verbesserung der Altautoentsorgung eine prioritäre Zielsetzung erhalten.

Hiernach wird die Bundesregierung aufgefordert, entsprechende Regelungen festzulegen, wobei freiwilligen Selbstverpflichtungen der beteiligten Wirtschaftskreise Vorrang einzuräumen sei.

Das Konzept der Bundesregierung zur ökologischen Neuordnung der Altautoentsorgung, das den abfallwirtschaftlichen Zielen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes (KrW-/AbfG) Rechnung trägt, enthält einerseits Maßnahmen auf freiwilliger, kooperativer Basis der beteiligten Wirtschaftskreise, andererseits ordnungsrechtliche Regelungen für diejenigen Bereiche, in denen freiwillige Lösungen zur Zielerreichung weder möglich noch sachgerecht sind.

Am 21. Februar 1996 haben unter der Federführung des Verbandes der Automobilindustrie e. V. (VDA) 14 weitere beteiligte Wirtschaftsverbände gegenüber der Bundesregierung die „Freiwillige Selbstverpflichtung zur umweltgerechten Altautoverwertung (Pkw) im Rahmen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes" abgegeben.

Mit dieser freiwilligen Maßnahme wird vorrangig der Erfüllung der in § 22 KrW-/AbfG festgelegten Grundpflichten der Produktverantwortung Rechnung getragen.

Die Selbstverpflichtung umfaßt insbesondere

- den Auf- und Ausbau eines flächendeckenden Rücknahme- und Verwertungssystems für Altautos und -teile,
- die schrittweise Reduktion bislang nicht verwertbarer Abfälle aus der Altautoentsorgung von gegenwärtig ca. 25 Gewichtsprozent auf weniger als 15 Gewichtsprozent bis zum Jahre 2002 und auf weniger als 5 Gewichtsprozent bis zum Jahre 2015,

- die generelle Verpflichtung zur Rücknahme von Altautos der jeweiligen Marke durch die Hersteller von Automobilen bzw. von diesen benannten Rücknahmestellen,
- die grundsätzlich kostenlose Rückgabemöglichkeit von Fahrzeugen mindestens bis zu einem Alter von zwölf Jahren beim Hersteller,
- die Verbesserung der Verwertungsmöglichkeiten von Teilen und Materialien durch konstruktive und produktionstechnische Maßnahmen der Automobilhersteller.

Über die Umsetzung der Selbstverpflichtung und die ergriffenen Maßnahmen ist der Bundesregierung im Abstand von zwei Jahren zu berichten.

Mit der vorliegenden Verordnung verfolgt die Bundesregierung in Ergänzung zu dieser Selbstverpflichtung die vollständige Umsetzung des o. a. Konzepts zur Verbesserung der Altautoentsorgung, ohne die durch die Selbstverpflichtung abgedeckten Ziele und Maßnahmen ordnungsrechtlich zu regeln.

Die Verordnung tritt insofern an die Stelle einer umfassenden rechtlichen Regelung und ergänzt die getroffene kooperative Lösung um einen ordnungsrechtlichen Rahmen, damit die Selbstverpflichtung zum Tragen kommt und weitergehende abfallwirtschaftliche Ziele außerhalb der Selbstverpflichtung erreicht werden.

Hierbei ist von wesentlicher Bedeutung, daß die neuen oder verbesserten Rücknahme- und Verwertungsstrukturen auch tatsächlich genutzt werden. Darüber hinaus werden einheitliche Anforderungen an Altauto-Verwertungsbetriebe aus abfallwirtschaftlicher Sicht normiert. Dies schafft zugleich den gewünschten ordnungspolitischen Rahmen nach gleichwertigen Wettbewerbsbedingungen aller am Markt tätigen Betriebe und ermöglicht eine verläßliche Grundlage für Investitionsentscheidungen.

Die vorgesehene Unterstützung bei der Überwachung dieser Anforderungen durch qualifizierte Sachverständige wird die Vollzugsbehörden deutlich entlasten und ihnen deshalb den Raum schaffen, um bei notwendigen hoheitlichen Eingriffen schneller und effizienter als bisher reagieren zu können.

Die Beteiligung der Sachverständigen an der Überwachung wird darüber hinaus erwarten lassen, daß der gebotene Umweltstandard der Verwertungsbetriebe im Rahmen der vorgesehenen Übergangsfrist schnell erreicht wird.

Um die o. g. Ziele zu erreichen, werden in der Verordnung insbesondere festgelegt

- Überlassungspflichten zur Lenkung der Altautos auf umweltgerecht arbeitende Betriebe, die durch qualifizierte Sachverständige geprüft und anerkannt sind,
- Mindestanforderungen zur Vermeidung von Umweltgefährdungen bei der Lagerung, Behandlung und Verwertung von Altautos,
- Qualifizierung der Sachverständigen durch bestimmte Zulassungsverfahren (Akkreditierung, öffentliche Bestellung),

- Verknüpfung der ordnungsgemäßen Entsorgung mit der straßenverkehrsrechtlichen Stillegung von Altautos durch die Pflicht des Letzthalters zur Vorlage eines vom Verwertungsbetrieb ausgestellten Verwertungsnachweises.

Durch diese Verordnung wird neben der umweltpolitischen Zielsetzung dem Anliegen Rechnung getragen, den Wettbewerb im Bereich der Entsorgungswirtschaft sicherzustellen und Monopolisierungstendenzen zu verhindern. Die Verordnung gewährleistet die erforderliche Optimierung der Altautoentsorgung, die gebotene Lenkung der Altauto-Abfallströme und gewährleistet den Wettbewerb.

Sowohl mit der Selbstverpflichtung zur Rücknahme und Verwertung von Altkraftfahrzeugen als auch mit dieser Verordnung verfolgt die Bundesregierung zugleich die allgemeinen abfallwirtschaftlichen Ziele der EG-Richtlinie 75/442/EWG unter Berücksichtigung der Änderungsrichtlinie 91/156/EWG vom 18. März 1991.

Die Europäische Kommission beabsichtigt, im Jahre 1996 dem Rat den Entwurf einer Altauto-Richtlinie vorzulegen. Da über die weitere Vorgehensweise und den Inhalt einer etwaigen europäischen Richtlinie voraussichtlich erst Mitte 1997 verläßliche Kenntnisse vorliegen werden, hält die Bundesregierung es für erforderlich, an ihrem Konzept festzuhalten und schnellstmöglich die notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen festzulegen. Hiermit wird zugleich die Möglichkeit geschaffen, Erfahrungen bei der Umsetzung der Selbstverpflichtung sowie bei der Festlegung normativer Regelungen in die Beratungen auf europäischer Ebene einfließen zu lassen.

Die vorliegende Verordnung steht im Einklang mit dem EG-Vertrag, insbesondere mit den Artikeln 30ff. Wegen des abfallwirtschaftlichen Bezugs der Regelungen sind die einschlägigen europäischen Rechtsakte und internationalen Regelungen unter Beachtung nationaler Rechtsnormen zur Umsetzung dieser Bestimmungen berücksichtigt. Diese werden durch die vorliegende Verordnung nicht tangiert und gelten unverändert fort. Auf § 10 Abs. 3 KrW-/AbfG wird insofern hingewiesen.

B. Lösung

Da verschiedene Rechtsgebiete betroffen sind, werden die Regelungen des Fachrechts in entsprechenden Artikeln der Verordnung festgelegt.

In Artikel 1 greift die Bundesregierung die jeweiligen Verordnungsermächtigungen in den §§ 7, 12 und 24 KrW-/AbfG auf, um die abfallrechtlichen Bestimmungen zu normieren.

Mit Artikel 2 werden die Änderungen der straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen zur Einführung des Verwertungsnachweises, alternativ der Verbleibserklärung, in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung aufgrund der Verordnungsermächtigung des § 6 des Straßenverkehrsgesetzes festgelegt.

In Artikel 3 erfolgt die erforderliche Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr aufgrund von § 6 des Straßenverkehrsgesetzes.

Artikel 4 regelt das Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

   Dem Bund entstehen keine Haushaltsausgaben.

2. Vollzugsaufwand

   Auch den Ländern und Gemeinden entstehen voraussichtlich haushaltsmäßig keine ins Gewicht fallenden zusätzlichen Ausgaben für den erforderlichen Vollzug der Regelungen. Durch Übertragung bestimmter Überwachungsaufgaben an Sachverständige werden die Vollzugsbehörden deutlich entlastet. Der Mehraufwand bei den Zulassungsbehörden wird durch die Ergänzung der Gebührenordnung kompensiert.

   Gleichzeitig werden Länder und Gemeinden Einsparungen von Kosten für die Deponierung sowie für die Sanierung von Flächen zur Behandlung von Autowracks und von Deponien haben.

   Die Gebietskörperschaften werden gegenwärtig kostenmäßig belastet durch die Entsorgung der im öffentlichen Verkehrsraum und in Feld, Wald und Wiese abgestellten und nicht mehr zugelassenen Kraftfahrzeuge. Diese Belastungen der öffentlichen Hand werden nach Inkrafttreten der Altautoverordnung deutlich reduziert, da die Altauto-Verordnung zur Gewährung einer umweltgerechten Entsorgung grundsätzlich die Vorlage eines Verwertungsnachweises bei der Abmeldung des Autos bei der Zulassungsbehörde vorsieht.

E. Sonstige Kosten

Durch Festlegen bestimmter Anforderungen an die Verwertung und Beseitigung im Hinblick auf die Entsorgung von Altautos werden die Altauto-Verwertungsbetriebe veranlaßt, entsprechende Investitionen zu tätigen.

Deshalb sind künftig zwar gewisse Kostenerhöhungen gegenüber den gegenwärtigen Entsorgungskosten zu erwarten, doch können diese z. T. durch Einsparung von Kosten infolge der Vermeidung und Verringerung der bislang zur Beseitigung anfallenden Abfälle (Shredderleichtfraktion) kompensiert werden.

Darüber hinaus hat die Praxis gezeigt, daß bestimmte Stoffe und Materialien dann wirtschaftlich verwertet werden können, wenn bestimmte Mindestmengen am Markt vorhanden sind. Dieser

Entwicklung wird die Verordnung einen wesentlichen Anstoß geben. Im übrigen erlaubt die fortentwickelte Demontagetechnik in vielen Bereichen effizientere Arbeitsabläufe und verringert insoweit ebenfalls betriebliche Kosten.

Insgesamt sind deshalb bei der Erreichung einer umweltgerechten Altautoentsorgung gewisse Kostensteigerungen zu erwarten, die jedoch durch Schaffen von wirtschaftlich tragfähigen Stoffkreisläufen und damit durch vermiedene Beseitigungskosten teilweise ausgeglichen werden. Insoweit sind allenfalls kurzfristig moderate Entsorgungskostensteigerungen wahrscheinlich. Mittelfristig können sogar Preissenkungen erwartet werden.

Die tatsächliche Kostenentwicklung ist naturgemäß im einzelnen nicht quantifizierbar, da die Entsorgung eines Altautos kostenmäßig von einer Reihe von Faktoren abhängt, wie z. B. Alter und Zustand des Fahrzeugs, Erlös-Situation ausgebauter Aggregate und sonstiger Teile, Demontageaufwand, Entwicklung der Verwertungs- und Beseitigungskosten, Preisentwicklung bei Fe- und NE-haltigen Schrotten usw.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (321) – 235 05 – Ab 60/96

Bonn, den 7. November 1996

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene Verordnung über die Entsorgung von Altautos und die Anpassung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Ich bitte, die Zustimmung des Deutschen Bundestages gemäß § 59 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes herbeizuführen.

Dr. Helmut Kohl

Zustimmungsbedürftige Verordnung über die Entsorgung von Altautos und die Anpassung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom ...

Es verordnen

- auf Grund des § 24 Abs. 2 Nr. 2 und 3 und des § 7 Abs. 1 Nr. 2, 3 und 4 Buchstabe a und Abs. 3, jeweils in Verbindung mit § 59, sowie des § 12 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 3 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2705) nach Anhörung der beteiligten Kreise unter Berücksichtigung der Rechte des Deutschen Bundestages die Bundesregierung und
- auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 1 und 3 und des § 6a Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9321-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, § 6 Abs. 1 Nr. 1, zuletzt geändert durch Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a des Gesetzes vom 13. Mai 1986 (BGBl. I S. 700), § 6 Abs. 1 Nr. 3, zuletzt geändert durch Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb des Gesetzes vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), § 6a Abs. 2, zuletzt geändert durch Artikel 1 Nr. 6 des Gesetzes vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), das Bundesministerium für Verkehr:

Artikel 1

Verordnung über die Überlassung und umweltverträgliche Entsorgung von Altautos (Altauto-Verordnung – AltautoV)

§ 1

Anwendungsbereich

Den Vorschriften dieser Verordnung unterliegen

1. Besitzer von Altautos,
2. Betreiber von Annahmestellen,
3. Betreiber von Verwertungsbetrieben sowie
4. Betreiber von Anlagen zur weiteren Verwertung.

§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) Altautos im Sinne dieser Verordnung sind Personenkraftwagen der Fahrzeugklasse M 1 nach dem Anhang II A der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1), die Abfall nach § 3 Abs. 1 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes sind.

(2) Annahmestellen im Sinne dieser Verordnung sind Betriebe oder Betriebsteile, die Altautos im Auftrag von Verwertungsbetrieben annehmen, bereitstellen und an diese weiterleiten, ohne selbst Verwertungsbetrieb zu sein.

(3) Verwertungsbetriebe im Sinne dieser Verordnung sind Betriebe oder Betriebsteile zur Lagerung, Behandlung und Verwertung von Altautos.

(4) Anlagen zur weiteren Verwertung im Sinne dieser Verordnung sind Anlagen zur Rückgewinnung von Metallen aus in Verwertungsbetrieben vorbehandelten Altautos (Restkarossen).

(5) Annahmestellen, Verwertungsbetriebe und Anlagen zur weiteren Verwertung sind im Sinne dieser Verordnung anerkannt, wenn der jeweilige Betreiber über die erforderliche Bescheinigung nach § 4 Abs. 2 verfügt.

§ 3

Überlassungspflichten

(1) Wer sich eines Altautos entledigt, entledigen will oder entledigen muß, ist verpflichtet, dieses nur einem von Herstellern oder Vertreibern eingerichteten anerkannten Verwertungsbetrieb oder einer von diesen eingerichteten anerkannten Annahmestellen zu überlassen, es sei denn, er überläßt es einem anderen anerkannten Verwertungsbetrieb oder einer anderen anerkannten Annahmestelle.

(2) Betreiber von Verwertungsbetrieben sind verpflichtet, die Überlassung nach Absatz 1 unverzüglich durch einen Verwertungsnachweis zu bescheinigen. Hierzu ist Muster 12 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zu verwenden. Verwertungsnachweise dürfen nur von Betreibern anerkannter Verwertungsbetriebe ausgestellt werden. Ein Verwertungsbetrieb darf nur anerkannte Annahmestellen beauftragen, den Verwertungsnachweis auszuhändigen.

(3) Betreiber von Annahmestellen sind verpflichtet, Altautos nur einem anerkannten Verwertungsbetrieb zu überlassen.

(4) Betreiber von Verwertungsbetrieben sind verpflichtet, Restkarossen nur einer anerkannten Anlage zur weiteren Verwertung zu überlassen. Satz 1

gilt nicht, wenn der Betreiber eine anerkannte Anlage zur weiteren Verwertung selbst betreibt.

§ 4

Entsorgungspflichten

(1) Betreiber von Annahmestellen, Verwertungsbetrieben und Anlagen zur weiteren Verwertung müssen Altautos und Restkarossen nach Maßgabe der für sie jeweils geltenden Anforderungen des Anhangs umweltverträglich behandeln, ordnungsgemäß und schadlos verwerten und gemeinwohlverträglich beseitigen.

(2) Die Einhaltung der in Absatz 1 bezeichneten Anforderungen ist durch einen Sachverständigen nach § 5 zu bescheinigen. Die Bescheinigung gilt für die Dauer eines Jahres. Bei Annahmestellen, die Kraftfahrzeugwerkstätten sind, erfolgt die Bescheinigung durch die jeweils zuständige Kraftfahrzeug-Innung.

(3) Die Betreiber von Verwertungsbetrieben und Anlagen zur weiteren Verwertung haben die Bescheinigung nach Absatz 2 der zuständigen Behörde unverzüglich vorzulegen.

(4) Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft Empfehlungen zur einheitlichen Durchführung der Überprüfung bekanntgeben.

§ 5

Sachverständige

Bescheinigungen nach § 4 Abs. 2 Satz 1 darf nur erteilen, wer nach § 36 der Gewerbeordnung öffentlich bestellt ist oder wessen Befähigung durch ein Mitglied des Deutschen Akkreditierungsrates in einem allgemein anerkannten Verfahren festgestellt ist.

§ 6

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne von § 61 Abs. 1 Nr. 5 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 3 Abs. 1, 3 oder Abs. 4 Satz 1 ein Altauto oder eine Restkarosse überläßt,
2. entgegen § 3 Abs. 2 Satz 1 die Überlassung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig bescheinigt,
3. entgegen § 3 Abs. 2 Satz 3 einen Verwertungsnachweis ausstellt,
4. entgegen § 3 Abs. 2 Satz 4 eine Annahmestelle beauftragt,
5. entgegen § 4 Abs. 3 eine Bescheinigung nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt oder
6. entgegen § 5 eine Bescheinigung erteilt.

Anhang

Anforderungen an die Annahme von Altautos sowie an die ordnungsgemäße und schadlose Verwertung von Altautos, Restkarossen und der bei der Entsorgung anfallenden Abfälle und an deren gemeinwohlverträgliche Beseitigung

1. **Anforderungen an Annahmestellen**

1.1 *Allgemeines*

1.1.1 Annahmestellen haben den Zweck, Altautos vom Letztfahrzeughalter zu übernehmen, für den Abtransport bereitzustellen und einem anerkannten Verwertungsbetrieb zuzuführen. Die Zusammenarbeit mit den Verwertungsbetrieben ist durch Verträge und den Nachweis aller Überführungen zu dokumentieren. Diese Unterlagen sind im Betriebstagebuch aufzubewahren.

1.1.2 In Annahmestellen findet außer Annahme und Erfassung keine Behandlung statt, insbesondere keine Trockenlegung und keine Demontage. Durch die Vereinbarung eines geeigneten Abholrhythmus zwischen Verwertungsbetrieb und Annahmestelle ist sicherzustellen, daß lagerungsbedingte Umweltschäden vermieden werden.

1.1.3 Annahmestellen müssen über eine erforderliche, dem Betriebszweck entsprechende baurechtliche Nutzungsgenehmigung verfügen und darüber hinausgehende rechtliche Regelungen, insbesondere zum Umwelt- und Arbeitsschutz, einhalten.

1.1.4 Die angenommenen Altautos dürfen nicht direkt übereinandergeschichtet und nicht auf der Seite oder auf dem Dach liegend bereitgestellt werden. Die Bereitstellung hat so zu erfolgen, daß Beschädigungen flüssigkeitstragender Bauteile (z. B. Ölwanne, Tank, Bremsleitungen) oder demontierbarer Teile, wie z. B. Glasscheiben, vermieden werden.

1.2 *Platzgröße, Platzaufteilung und Ausrüstung von Annahmestellen*

1.2.1 Die zur Annahme vorgesehene Gesamtfläche muß sich in die Bereiche Anlieferung und Lagerung gliedern. Diese Fläche ist mineralölundurchlässig und säurebeständig gemäß den anerkannten technischen Regeln für die Anforderungen der Wasserwirtschaft[1]) zu befestigen und mindestens über einen Leichtflüssigkeitsabscheider zu entwässern. Bei Überdachung der Fläche ist der Anschluß eines Leichtflüssigkeitsabscheiders nicht erforderlich.

1.2.2 Zur Begutachtung und zum Transport nicht mehr rollfähiger Altautos erforderlichen Geräte müssen vorhanden sein.

[1]) Vergleiche Anforderungen im Merkblatt der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser: Anforderungen an Abfüllanlagen für Tankstellen, Stand 2/95, Kap. 6.1.

1.2.3 Ausreichend Bindemittel für ausgetretene Betriebsflüssigkeiten müssen an einem witterungsgeschützten Lagerort vorgehalten werden.

1.2.4 Ausreichende Feuerlöscheinrichtungen sind vorzuhalten.

1.2.5 Durch eine Einfriedung der Anlage ist unbefugter Zutritt zu verhindern.

1.2.6 Im Bereich der Einfahrt ist ein Hinweisschild mit Name, Anschrift und Öffnungszeiten des Betriebes zu befestigen.

1.3 *Dokumentation*

1.3.1 Kooperationsvereinbarungen mit anerkannten Verwertungsbetrieben sind zu dokumentieren.

1.3.2 In einem Betriebstagebuch sind sämtliche Zu- und Abgänge von Altautos festzuhalten.

Darüber hinaus sind festzuhalten:

- Kopien der Verwertungsnachweise für alle entgegengenommenen Altautos,
- besondere Vorkommnisse und Betriebsstörungen, einschließlich der Ursachen und der durchgeführten Abhilfemaßnahmen.

Das Betriebstagebuch ist auf Verlangen der überwachenden Kfz-Innung, dem Sachverständigen oder der zuständigen Behörde vorzulegen.

2. Anforderungen an Verwertungsbetriebe

2.1 *Anforderungen an die Errichtung und Ausrüstung*

2.1.1 Platzgröße und Platzaufteilung für die Altautobehandlung müssen der Anzahl der anfallenden Altautos und der Art ihrer Behandlung angepaßt und so gewählt sein, daß die Anforderungen dieses Anhangs erreicht werden.

Die Betriebsfläche ist in folgende Bereiche zu gliedern:

- Anlieferung (Annahme und Erfassung),
- Eingangslager für nicht vorbehandelte Altautos,
- Betriebsteile zur Vorbehandlung von Altautos,
- Lager für vorbehandelte Altautos,
- Demontage,
- Lager für gebrauchsfähige Kraftfahrzeugteile,
- Lager für feste Abfälle zur Verwertung oder Beseitigung,
- Lager für flüssige Abfälle zur Verwertung oder Beseitigung,
- Lagerplatz für Restkarossen zum Abtransport,
- Fläche zur Verdichtung.

Die verschiedenen Arbeitsbereiche sind deutlich zu kennzeichnen.

Die angelieferten Altautos dürfen vor ihrer Behandlung nur innerhalb des vorgesehenen Anlieferungsbereiches oder auf Flächen zwischengelagert werden, die dafür geeignet sind.

2.1.2 Platzausrüstung

Zur Sicherung einer ordnungsgemäßen Verwertung sind folgende Anforderungen einzuhalten:

1. Für die Lagerung von Altautos, in denen sich noch Betriebsflüssigkeiten befinden, sind im Anlieferungsbereich einschließlich Eingangslager ausreichend große, befestigte Flächen gemäß den anerkannten technischen Regeln für die Wasserwirtschaft [2]) vorzusehen;
2. für die Bereiche Trockenlegung, Demontage und Lager für Flüssigkeiten und flüssigkeitstragende Teile sind ausreichende Vorkehrungen (z. B. Einhausung, Überdachung) zu treffen, um zu gewährleisten, daß die verwertbaren Abfälle nicht in ihrer Beschaffenheit beeinträchtigt werden und eine Gefährdung der Umwelt ausgeschlossen wird (z. B. durch mineralölundurchlässige und säurebeständige Bodenbefestigung);
3. sind die oben bezeichneten Bereiche ganz oder teilweise der Witterung ausgesetzt, darf die Entwässerung dieser Flächen nur über zulässige technische Einrichtungen vorgenommen werden (z. B. Leichtflüssigkeits- oder Koaleszenzabscheider nach DIN 1999, Teil 1 [Ausgabe August 1976], Teil 2 [Ausgabe Februar 1989], Teil 3 [Ausgabe September 1978], Teile 4, 5 und 6 [Ausgabe Februar 1991] und Teil 7 – Vornorm – [Ausgabe April 1996]) [3]).

2.2 *Anforderungen an den Betrieb*

2.2.1 Allgemeines

2.2.1.1 Ein Verwertungsbetrieb ist so zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten, daß die Anforderungen an die ordnungsgemäße und schadlose Verwertung sowie die gemeinwohlverträgliche Beseitigung von Abfällen eingehalten werden.

---

[2]) Vergleiche Anforderungen im Merkblatt der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser: Anforderungen an Abfüllanlagen für Tankstellen, Stand 2/95, Kap. 6.1.

[3]) Zu beziehen bei der Beuth-Verlag GmbH, Berlin.

2.2.1.2 Die zur Errichtung und zum Betrieb erforderliche Genehmigung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz oder die nach § 67 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erforderlichen Anzeigen müssen vorliegen.

2.2.1.3 Altautos dürfen vor der Vorbehandlung nicht auf der Seite oder auf dem Dach gelagert werden, um den Austritt von Flüssigkeiten zu verhindern. Eine Stapelung ist nur zulässig, wenn geeignete Einrichtungen vorhanden sind, die eine Verformung und eine Beschädigung flüssigkeitstragender Bauteile wie Bremsleitungen, Ölwannen oder demontierbarer Teile, wie z. B. Glasscheiben, sicher verhindern.

2.2.1.4 Bei gestapelten, vorbehandelten Altautos muß die Standsicherheit des Stapels gewährleistet sein. Ohne besondere Sicherungsmaßnahmen dürfen nicht mehr als drei Altautos übereinander gestapelt werden.

2.2.1.5 Die Anforderungen nach den Nummern 2.2.1.3 und 2.2.1.4 gelten für den innerbetrieblichen Transport entsprechend.

2.2.1.6 Der Betreiber hat ein Betriebstagebuch zu führen und ein Betriebshandbuch zu erstellen, das insbesondere die Bestimmungen über die Behandlung und Lagerung der Altautos sowie Arbeits- und Betriebsanweisungen enthalten muß.

Die Anforderungen gemäß TA Abfall Nummer 5.4 (GMBl. 1991 S. 147) gelten entsprechend. An die Stelle von Nummer 5.4.3.1 der TA Abfall treten die Anforderungen nach § 5 Abs. 1 der Entsorgungsfachbetriebeverordnung vom 10. September 1996 (BGBl. I S. 1421). Auf die Dokumentationspflichten nach Nummer 2.3 wird verwiesen.

2.2.2 Vorbehandlung

2.2.2.1 Nach der Anlieferung sind jedem Altauto unverzüglich die Batterien, alle pyrotechnischen Bauteile und der Latentwärmespeicher zu entnehmen sowie sodann folgende Betriebsflüssigkeiten und Betriebsmittel zu entfernen und getrennt zu sammeln:

- Motoröl,
- Ölfilter,
- Getriebeöl, Differentialöl,
- Hydrauliköl (z. B. Servolenkung),
- Kraftstoff,
- Kühlerflüssigkeit,
- Bremsflüssigkeit,
- Stoßdämpferöl (oder nachträgliche Demontage der Stoßdämpfer),
- Kältemittel aus Klimaanlagen (FCKW u. a.),
- Scheibenwaschflüssigkeit.

Dieses gilt nicht für Bauteile, die als Ersatzteile wiederverwendet werden sollen, z. B. Motoren und Getriebe, wenn diese anschließend unverzüglich ausgebaut werden.

Bauteile und Stoffe, von denen eine Gefahr für Grund- und Oberflächenwasser ausgehen kann, sind auf den dafür vorgesehenen befestigten und überdachten Flächen zu lagern.

2.2.2.2 Die Entnahme von Betriebsflüssigkeiten hat nach dem Stand der Technik zu erfolgen, wobei die Tropffreiheit aller Aggregate zu erzielen ist.

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft den jeweiligen Stand der Technik bekanntgeben.

2.2.2.3 Für die Entnahme der Kraftstoffe und Kältemittel sind geschlossene Systeme zu verwenden. Beim Umgang mit brennbaren Flüssigkeiten sind die Bestimmungen der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten und andere einschlägige Vorschriften, z. B. zum Explosionsschutz, einzuhalten.

2.2.2.4 Die Tanklagerbefüllung und die Förderanlagen sind mit Sicherheitsverriegelungen auszustatten. Die Funktionsfähigkeit der vorgenannten Einrichtungen ist durch gesetzlich vorgeschriebene technische Gutachten nachzuweisen. Insbesondere für die Handhabung und Lagerung wassergefährdender Stoffe und von Gefahrstoffen sind Betriebsanweisungen für jeden Einzelstoff zu erstellen.

2.2.3 Demontage

2.2.3.1 Der Betrieb muß technisch, organisatorisch und personell in der Lage sein, diejenigen Kraftfahrzeugteile zerstörungsfrei auszubauen, die als ganze Bauteile oder Baugruppen weiterverwendet werden sollen.

2.2.3.2 Folgende Stoffe, Materialien und Bauteile sind wegen ihres Schad- und Störstoffcharakters zu entfernen:

- Stoßdämpfer, wenn nicht trockengelegt,
- asbesthaltige Bauteile,
- kraftfahrzeugfremde Stoffe sowie
- Stoffe, Materialien und Bauteile, die in erheblichem Umfang mit Schadstoffen verunreinigt sind.

2.2.3.3 Neben den zur Wiederverwendung bestimmten Aggregaten und Materialien sollen unter Berücksichtigung des § 5 Abs. 4 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes insbesondere folgende Bauteile, Stoffe, Materialien und zum Zwecke der Verwertung ab- oder ausgebaut werden:

- große Kunststoffteile (z. B. Stoßfänger, Radabdeckungen, Armaturengehäuse),
- Räder,

- Front-, Heck- und Seitenscheiben,
- Kraftstofftank,
- Sitze,
- alle kupferhaltigen Teile wie Elektronik, Kabelbäume, Elektromotoren.

2.2.4 Wiederverwendung, Verwertung und Beseitigung

2.2.4.1 Die aus dem Altauto gewonnenen Bauteile und Stoffe sind vorrangig einer Wiederverwendung oder Verwertung zuzuführen.

Bremsflüssigkeit, Hydraulikflüssigkeit, Kältemittel aus Klimaanlagen und Kühlerflüssigkeit sind, soweit technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar, einer Verwertung zuzuführen.

Altöle sind nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen der Aufarbeitung oder sonstigen Entsorgung zuzuführen.

Abfälle zur Verwertung und Abfälle zur Beseitigung sind in eindeutig gekennzeichneten Behältnissen getrennt zu lagern.

Durch geeignete Maßnahmen sollen bis zum Jahre 2002 durchschnittlich mindestens 15 Gewichtsprozent bezogen auf das jeweilige Leergewicht eines Altautos vor der Vorbehandlung und Demontage einer Wieder- oder Weiterverwendung oder einer Verwertung zugeführt werden.

2.2.4.2 Nicht verwertbare Abfälle sind einer gemeinwohlverträglichen Beseitigung zuzuführen.

Die Weitergabe von Abfall zur Beseitigung darf nur erfolgen, wenn der annehmende Betrieb eine entsprechende Zulassung nachweist.

2.2.4.3 Vorbehandelte und demontierte Altautos können zum Transport mit dafür geeigneten Anlagen verdichtet werden, wenn keine Bauteilentnahme zur weiteren Verwendung oder Verwertung mehr erfolgt.

Die Altautos dürfen zur Volumenreduzierung nur auf der dafür vorgesehenen Fläche zur Verdichtung gestaucht oder in der sonst vorgesehenen Anlage (Paketierpresse, Schrottschere) behandelt werden.

2.3 *Dokumentation*

2.3.1 Betreiber von Verwertungsbetrieben haben entsprechend den allgemeinen Anforderungen nach Nummer 2.2.1.6 ein Betriebstagebuch über Erfassung, Trockenlegung, Demontage, Wiederverwendung, stoffliche und energetische Verwertung, thermische Behandlung und über den sonstigen Verbleib der Materialien und Stoffe zu führen.

2.3.2 In diesem Betriebstagebuch sind alle für den Betrieb der Anlage wesentlichen Daten festzuhalten, die zur Transparenz und Nachvollziehbarkeit einer umweltverträglichen Altautoverwertung erforderlich sind. Sämtliche ein- und ausgehenden Mengenströme mit entsprechenden Entsorgungsnachweisen, Begleitscheinen, Transportgenehmigungen und Übernahmescheinen sowie Betriebsstörungen, deren Ursache und daraus gezogene Konsequenzen müssen im Betriebstagebuch notiert werden.

2.3.3 Zu den erforderlichen Dokumentationspflichten gehören insbesondere

- chronologisch sortierte Kopien der Verwertungsnachweise sowie der Bescheinigungen nach § 4 Abs. 2,
- Bestand und Verbleib der entnommenen Stoffe, Materialien und Teile nach Art und Menge,
- Bilanzierung der Abfälle zur Verwertung und zur Beseitigung sowie Angaben über wiederverwendete Teile.

3. Anforderungen an Anlagen zur weiteren Verwertung vorbehandelter Altautos (Restkarossen)

3.1 *Allgemeines*

3.1.1 Die weitere Behandlung von Restkarossen hat in Anlagen zum Zweck der Rückgewinnung der metallischen Anteile zu erfolgen. Hierunter fallen sowohl Shredderanlagen als auch Anlagen, die ohne einen Trennprozeß aus den angelieferten Restkarossen unmittelbar Sekundärrohstoffe gewinnen (z. B. Elektrostahlerzeugung).

3.1.2 Der Betreiber der Anlage muß über die zum Errichten und zum Betrieb erforderliche Genehmigung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz oder über die nach § 67 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erforderlichen Anzeigen verfügen und die umweltrelevanten gesetzlichen Bestimmungen einhalten. Die Anlage ist so zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten, daß die Anforderungen an die ordnungsgemäße und schadlose Verwertung sowie die gemeinwohlverträgliche Beseitigung von Abfällen eingehalten werden.

3.1.3 Durch geeignete Maßnahmen sollen bis zum Jahre 2002 nicht mehr als durchschnittlich 15 Gewichtsprozent und bis zum Jahre 2015 nicht mehr als durchschnittlich 5 Gewichtsprozent bezogen auf das jeweilige Gewicht der Altautos, ersatzweise bezogen auf das jeweilige Gewicht der Restkarossen, als Abfall beseitigt werden.

3.2 Dokumentation

3.2.1 Der Betreiber hat entsprechend den allgemeinen Anforderungen nach Nummer 2.2.1.6 des

Anhangs ein Betriebstagebuch über die Erfassung und Verarbeitung sowie über den sonstigen Verbleib der Material- und Stoffströme zu führen.

3.2.2 In diesem Betriebstagebuch sind alle für den Betrieb der Anlage wesentlichen Daten festzuhalten, die zur Transparenz und Nachvollziehbarkeit eines umweltverträglichen Stoffstrommanagements erforderlich sind. Sämtliche ein- und ausgehenden Mengenströme sowie Betriebsstörungen, deren Ursachen und daraus gezogene Konsequenzen müssen im Betriebstagebuch nachprüfbar notiert werden.

Artikel 2

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom ... (BGBl. I S. ...), wird wie folgt geändert:

1. § 27 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 5 wird wie folgt gefaßt:

   „(5) Wird ein Fahrzeug für länger als ein Jahr aus dem Verkehr gezogen, so hat der Halter dies der Zulassungsstelle unverzüglich anzuzeigen und ihr zugleich

   1. den Brief,
   2. den Schein,
   3. das amtliche Kennzeichen,
   4. gegebenenfalls das Anhängerverzeichnis,
   5. bei zulassungsfreien Fahrzeugen, für die ein amtliches Kennzeichen zugeteilt ist, den Nachweis der Zuteilung (§ 18 Abs. 5) und
   6. bei Personenkraftwagen der Fahrzeugklasse M1 nach dem Anhang II A der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1) den Verwertungsnachweis nach Muster 12 (Verwertungsnachweis)

   vorzulegen. Setzt die Zulassungsstelle abweichend von Satz 1 dem Halter für die Vorlage des amtlichen Kennzeichens eine Frist, so hat er diese einzuhalten. Die Zulassungsstelle entstempelt das amtliche Kennzeichen, zerschneidet den Brief, versieht ihn – ebenso wie gegebenenfalls das Anhängerverzeichnis – mit dem Vermerk, daß das Fahrzeug aus dem Verkehr gezogen wurde, und gibt die so unbrauchbar gemachten Gegenstände dem Halter zurück. Läßt sich der Brief nicht beiziehen, so ist er auf Kosten des Halters unter Festsetzung einer Frist für die Vorlage bei der Zulassungsstelle im „Verkehrsblatt" aufzubieten, wenn nicht im Einzelfall eine Ausnahme unbedenklich ist. Wird kein Ersatzbrief ausgefertigt (§ 25 Abs. 2), so erteilt die Zulassungsstelle dem Halter auf Antrag eine Bescheinigung über das Fehlen des Briefs sowie über die Erfolglosigkeit der Aufbietung oder den Verzicht auf die Aufbietung. Legt der Halter den nach Satz 1 Nr. 6 erforderlichen Verwertungsnachweis nicht vor, so hat er eine schriftliche Erklärung über den Verbleib des Fahrzeugs nach Muster 13 (Verbleibserklärung) abzugeben. Die Zulassungsstelle gibt den Verwertungsnachweis mit dem Bestätigungsvermerk nach Muster 12 dem Halter zurück. Die Zulassungsstelle leitet die Verbleibserklärung der zuständigen Ordnungsbehörde zu; sie unterrichtet die Ordnungsbehörde, wenn der Halter einen vorschriftsmäßigen Verwertungsnachweis nicht vorlegt und eine vorschriftsmäßige Verbleibserklärung nicht abgibt."

   b) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 6a eingefügt:

   „(6a) Der Halter eines vorübergehend stillgelegten Fahrzeugs der Klasse M1, das mehr als acht Jahre vor der vorübergehenden Stilllegung erstmals in den Verkehr gekommen ist, hat unverzüglich, spätestens jedoch bis zum Ablauf eines Jahres seit der vorübergehenden Stillegung oder bis zum Ablauf der nach Absatz 6 Satz 3 bewilligten Frist, bei der Zulassungsstelle den Verwertungsnachweis vorzulegen, wenn die Verwertung vorgenommen wurde, oder die Verbleibserklärung abzugeben. Zeigt der Halter bei Veräußerung des Fahrzeugs der Zulassungsstelle, die dem Fahrzeug ein amtliches Kennzeichen zugeteilt hat, die Anschrift des Erwerbers durch unverzügliche Abgabe einer Verbleibserklärung an, erfüllt er damit die Verpflichtung nach Absatz 3 erster Halbsatz. Die Pflicht zur Abgabe der Verbleibserklärung besteht nicht für Fahrzeuge, die mehr als 25 Jahre vor der vorübergehenden Stillegung erstmals in den Verkehr gekommen sind. Absatz 5 Satz 7 und 8 gilt entsprechend."

2. In § 69a Abs. 2 Nr. 12 werden nach der Angabe „§ 27 Abs. 4 Satz 3" die Wörter „oder Abs. 5 Satz 1 über die Vorlage- und Anzeigepflichten sowie die Pflichten zur Veranlassung der Entstempelung von Kennzeichen" durch die Wörter „oder Abs. 5 Satz 1, 2 oder 6 oder Abs. 6a Satz 1 über die Anzeige-, Vorlage- oder Erklärungspflichten" ersetzt.

3. Im Anhang werden nach Muster 11 die im Anhang zu dieser Verordnung enthaltenen Muster 12 und 13 angefügt.

Artikel 3

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

In der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865, 1298), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom ... (BGBl. I S. ...), werden in der Anlage zu § 1 im 2. Abschnitt nach der Gebührennummer 224.3 folgende neue Gebührennummern eingefügt:

„224.4	bei vorübergehender Stillegung mit Abgabe der Verbleibserklärung zusätzlich	10,00
224.5	bei vorübergehender Stillegung ohne gleichzeitige Abgabe der Verbleibserklärung zusätzlich	20,00
224.6	bei endgültiger Stillegung ohne Vorlage des Verwertungsnachweises zusätzlich	10,00“.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am ersten Tage des neunten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den ...

Der Bundeskanzler

Die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Der Bundesminister für Verkehr

Muster 12

Anhang
(zu Art. 2 Nr. 3)

☐ Passer für EDV

Seite ① von ②

Formblatt Muster 12 - Verwertungsnachweis (VN) -

Verwertungsnachweis

Zutreffendes bitte ankreuzen ☒ oder ausfüllen

Datum

lfd. Nr.

① Angaben zum Fahrzeughalter:

Auszufüllen von Annahmestelle bzw. Verwertungsbetrieb

1.1 Name — Vorname

1.2 Straße — Hausnr.

1.3 PLZ — Ort

② Angaben zum Fahrzeug:

Auszufüllen von Annahmestelle bzw. Verwertungsbetrieb

2.1 Fahrzeugart / Hersteller

2.2 Fahrzeug-Ident.Nr.

③ Angaben zur Annahmestelle: [1]

Auszufüllen von Annahmestelle

3.1 Name

3.2 Straße — Hausnr.

3.3 PLZ — Ort

3.4 Tel.: — 3.5 Fax:

anerkannt von:

3.6 Name

3.7 Straße — Hausnr.

3.8 PLZ — Ort

3.9 Tel.: — 3.10 Fax:

Übernimmt es die Annahmestelle, der Zulassungsstelle nach § 27 Abs. 5 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung anzuzeigen, daß das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr gezogen wird, so verpflichtet sich der Unterzeichner, dies innerhalb einer Woche durchzuführen. Er übersendet diesen Verwertungsnachweis nach Bestätigung durch die Zulassungsstelle unverzüglich dem Halter.

Ort, Datum, Unterschrift, Stempel

[1] Angaben entfallen, wenn das Fahrzeug unmittelbar bei einem Verwertungsbetrieb abgegeben wird.

Dieses Formblatt enthält 4 Durchschläge

Original und weiß für Halter	grün für Annahmestelle	rot für Verwertungsbetrieb	gelb für Zulassungsstelle

Seite ② von ②

④ Angaben zum Verwertungsbetrieb:

Auszufüllen vom Verwertungsbetrieb

4.1 Name

4.2 Straße Hausnr.

4.3 PLZ Ort

4.4 Tel.: 4.5 Fax:

anerkannt durch Sachverständigen:

4.6 Name

4.7 Straße Hausnr.

4.8 PLZ Ort

4.9 Tel.: 4.10 Fax:

4.11 erstmalig anerkannt am: 4.12 letztmalige Überprüfung am:

Übernimmt es der Verwertungsbetrieb, der Zulassungsstelle nach § 27 Abs. 5 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung anzuzeigen, daß das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr gezogen wird, so verpflichtet sich der Unterzeichner, dies innerhalb einer Woche durchzuführen. Er übersendet diesen Verwertungsnachweis nach Bestätigung durch die Zulassungsstelle unverzüglich dem Halter.

Ort, Datum, Unterschrift, Stempel

⑤ Abmeldung des o.g. Fahrzeuges:

Auszufüllen von Halter und Zulassungsstelle

Das Fahrzeug wird abgemeldet durch:

☐ Halter ☐ Annahmestelle ☐ Verwertungsbetrieb

Unterschrift des o.g. Fahrzeughalters

Mit meiner Unterschrift bestätige ich die obigen Angaben ①, ② und 5.1 und den Erhalt des weißen Durchschlags sowie bei selbst durchgeführter endgültiger Zurückziehung aus dem Verkehr den Erhalt des Originals.

5.2 Bestätigung der Zulassungsbehörde

Ort, Datum, Unterschrift, Stempel

Dieses Formblatt enthält 4 Durchschläge

Original und weiß für Halter	grün für Annahmestelle	rot für Verwertungsbetrieb	gelb für Zulassungsstelle

Muster 13

☐ Passer für EDV

Seite ① von ② Formblatt Muster 13 - Erklärung über den Verbleib (EV) -

Erklärung über den Verbleib

nach § 27 Abs. 5 StVZO ☐
nach § 27 Abs. 6 a StVZO ☐

Zutreffendes bitte ankreuzen ☒ oder ausfüllen

① Angaben zum Fahrzeughalter:

Auszufüllen vom Fahrzeughalter

1.1 Name Vorname

1.2 Straße Hausnr.

1.3 PLZ Ort

② Angaben zum Fahrzeug:

Auszufüllen vom Fahrzeughalter

2.1 Fahrzeugart / Hersteller

2.4 Fahrzeug-Ident.Nr.

③ Angaben zum Verbleib: [1)]

Auszufüllen vom Fahrzeughalter

3.1 Das unter ② bezeichnete Fahrzeug wurde

3.1.1 veräußert am: an

3.1.2 Name 3.1.4 Vorname

3.1.5 Straße Hausnr.

3.1.6 Land 3.1.7 PLZ Ort

3.2 Das unter ② bezeichnete Fahrzeug wird seit dem

3.2.1 gelagert auf dem Grundstück:

3.2.2 Straße Hausnr.

3.2.3 Land 3.2.4 PLZ Ort

Eigentümer / Besitzer des Grundstücks ist:

3.2.5 Name Vorname

3.2.6 Straße Hausnr.

3.2.7 PLZ Ort

Dieses Formblatt enthält 2 Durchschläge

Original für Zulassungsstelle	weiß für Halter	gelb für Ordnungsbehörde

Seite ② von ② Formblatt Muster 13 - Erklärung über den Verbleib (EV) -

3.3 Sonstiger endgültiger Verbleib des unter ② bezeichneten Fahrzeugs:

[1]) Nr. 1 - 3 alternativ

Ort, Datum, Unterschrift

④ **Amtliche Vermerke:** von der Zulassungsstelle auszufüllen

4.1 Das unter ② bezeichnete Fahrzeug

4.1.1 ☐ ist nach § 27 Abs. 6 StVZO seit dem ________ vorübergehend stillgelegt,

Wiedervorlage am ________

4.1.2 ☐ gilt nach § 27 Abs. 6 StVZO als endgültig aus dem Verkehr zurückgezogen,

4.1.3 ☐ ist nach § 27 Abs. 5 StVZO endgültig aus dem Verkehr zurückgezogen.

4.2 Unterrichtung der zuständigen Ordnungsbehörde
nach § 27 Abs. 5 StVZO / nach § 27 Abs. 6 a StVZO ist erfolgt am ________

Ort, Datum, Unterschrift

Dieses Formblatt enthält 2 Durchschläge

Original für Zulassungsstelle	weiß für Halter	gelb für Ordnungsbehörde

Begründung

A. Allgemeines

Ausgangslage

In der Bundesrepublik Deutschland ist die Zahl der Neuzulassungen von Personenkraftwagen in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Derzeit gibt es in Deutschland einen Bestand von etwa 40 Millionen Personenkraftwagen. Die Entsorgungsseite stellt sich gegenwärtig wie folgt dar: In den letzten Jahren wurden jährlich jeweils über 2 Millionen Pkw p. a. verschrottet. Gegenwärtig werden pro Jahr ca. 2,6 Millionen Pkw stillgelegt. Wegen der in den letzten Jahren gestiegenen Zulassungszahlen wird sich die Zahl der stillgelegten Pkw weiter erhöhen.

Neben den in Deutschland zur Entsorgung verbleibenden Altautos ist in letzter Zeit eine deutliche Steigerung der Exportrate insbesondere aufgrund der Nachfrage osteuropäischer Länder nach Altfahrzeugen und -teilen zu verzeichnen.

Nachdem wirtschaftlich verwertbare Aggregate wie z. B. Motor, Anlasser, Lichtmaschine u. ä. zwecks späterer Wiederverwendung ausgebaut wurden, werden die Autowracks überwiegend in Shreddern mechanisch zerkleinert, wobei ein Gewichtsanteil von rd. 75 % des Gesamtfahrzeugs verwertet wird. Dabei handelt es sich im wesentlichen um Stahl, Gußeisen und NE-Metalle, wie Aluminium, Kupfer, Blei und Magnesium.

Beim Shredderprozeß fällt die bislang nicht verwertbare sog. Shredderleichtfraktion in einer Menge von ca. 500 000 Tonnen pro Jahr an. Diese besteht hauptsächlich aus Kunststoffen, Gummi und Glas; sie ist zumeist mit Resten von Betriebsflüssigkeiten, polychlorierten Biphenylen (PCB) und Schwermetallen wie z. B. Cadmium und Blei kontaminiert. Trotz ihrer teilweise hohen Schadstoffgehalte werden die Shredderrückstände fast ausschließlich auf Hausmülldeponien verbracht. Der ständig wachsende Kunststoffanteil im Automobilbau (1970: 2,9 %, 1983: 10,2 %, 1991: 13 %, gegenwärtig bis zu 15 %), der Einsatz anderer Nichtmetall-Werkstoffe sowie gestiegene Zulassungszahlen führen dazu, daß die Menge der Shredderrückstände bei gleicher Entsorgungspraxis weiter wachsen wird.

Anlagen zur Lagerung und Behandlung von Autowracks sind nach der Vierten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes genehmigungsbedürftig. Von den derzeit geschätzten 5 000 Schrottbetrieben bzw. Altauto-Verwertungsbetrieben in Deutschland erfüllt nur ein geringer Teil die umweltrechtlichen Anforderungen. Schädigungen der Umwelt und künftige Altlasten sind in der Vergangenheit wiederholt zu beklagen gewesen und in zunehmendem Maße für die Zukunft vorhersehbar.

Am 21. Februar 1996 haben unter der Federführung des Verbandes der Automobilindustrie e. V. (VDA) 14 weitere beteiligte Wirtschaftsverbände gegenüber der Bundesregierung die „Freiwillige Selbstverpflichtung zur umweltgerechten Altautoverwertung (Pkw) im Rahmen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes" abgegeben.

Unter Berücksichtigung des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes werden auf dieser Grundlage und in Kooperation der beteiligten Wirtschaftsbranchen wesentliche Ziele zur Verbesserung der Altautoentsorgung verfolgt, die der Koalitionsvereinbarung für die 13. Legislaturperiode entsprechen.

Die Selbstverpflichtung umfaßt insbesondere

- den Auf- und Ausbau eines flächendeckenden Rücknahme- und Verwertungssystems für Altautos und -teile,
- die schrittweise Reduktion bislang nicht verwertbarer Abfälle aus der Altautoentsorgung von gegenwärtig ca. 25 Gewichtsprozent auf weniger als 15 Gewichtsprozent bis zum Jahre 2002 und auf weniger als 5 Gewichtsprozent bis zum Jahre 2015,
- die generelle Verpflichtung zur Rücknahme von Altautos der jeweiligen Marke durch die Hersteller von Automobilen bzw. von diesen benannten Rücknahmestellen,
- die grundsätzlich kostenlose Rückgabemöglichkeit von Fahrzeugen mindestens bis zu einem Alter von zwölf Jahren beim Hersteller,
- die Verbesserung der Verwertungsmöglichkeiten von Teilen und Materialien durch konstruktive und produktionstechnische Maßnahmen der Automobilhersteller.

Über die Umsetzung der Selbstverpflichtung und die ergriffenen Maßnahmen ist der Bundesregierung im Abstand von zwei Jahren zu berichten.

Grundzüge der Verordnung

Mit der Altauto-Verordnung verfolgt die Bundesregierung in Ergänzung zu dieser Selbstverpflichtung das Konzept einer ökologisch orientierten Neuordnung der Altautoentsorgung, ohne die durch die Selbstverpflichtung abgedeckten Ziele und Maßnahmen ordnungsrechtlich zu regeln.

Die vorliegende Verordnung tritt insofern an die Stelle einer umfassenden rechtlichen Regelung und ergänzt die getroffene kooperative Lösung um einen ordnungsrechtlichen Rahmen, damit die Selbstverpflichtung zum Tragen kommt und weitergehende

abfallwirtschaftliche Ziele außerhalb der Selbstverpflichtung erreicht werden.

Hierbei ist von wesentlicher Bedeutung, daß die neuen oder verbesserten Rücknahme- und Verwertungsstrukturen auch tatsächlich genutzt werden. Darüber hinaus werden einheitliche Anforderungen an Altauto-Verwertungsbetriebe aus abfallwirtschaftlicher Sicht normiert. Dies schafft zugleich den gewünschten ordnungspolitischen Rahmen nach gleichwertigen Wettbewerbsbedingungen aller am Markt tätigen Betriebe und ermöglicht eine verläßliche Grundlage für Investitionsentscheidungen.

Die vorgesehene Unterstützung bei der Überwachung dieser Anforderungen durch qualifizierte Sachverständige wird die Vollzugsbehörden deutlich entlasten und ihnen deshalb den Raum schaffen, um bei notwendigen hoheitlichen Eingriffen schneller und effizienter als bisher reagieren zu können.

Die Beteiligung der Sachverständigen an der Überwachung wird darüber hinaus erwarten lassen, daß der gebotene Umweltstandard der Verwertungsbetriebe schnell erreicht wird.

Regelungsumfang der Verordnung

Die Verordnung regelt in Artikel 1 die Überlassung von Altautos durch Letztbesitzer sowie die Anforderungen an Annahmestellen und Verwertungsbetriebe im Hinblick auf eine ordnungsgemäße und schadlose Verwertung als auch eine gemeinwohlverträgliche Beseitigung der nicht verwertbaren Abfälle. Entsprechende Mindeststandards werden im Anhang zu Artikel 1 festgelegt.

Die Anerkennung der Verwertungsbetriebe durch bestimmte Sachverständige berechtigt zur Ausstellung des sog. Verwertungsnachweises, der dem Letztbesitzer auszuhändigen ist.

Diese Anforderungen und Pflichten gelten für alle Adressaten, unabhängig davon, ob Verwertungsbetriebe im Auftrag einzelner Automobilhersteller tätig werden oder unabhängig am Markt agieren.

Durch diese Bestimmungen wird dem Anliegen Rechnung getragen, den Wettbewerb im Bereich der Entsorgungswirtschaft sicherzustellen. Hiernach kann der Besitzer eines Altautos dieses denjenigen Betrieben überlassen, die die im Anhang zu Artikel 1 festgelegten und für alle Akteure gleichen Anforderungen erfüllen. Dies gewährleistet aus der Sicht des Umweltschutzes die erforderliche Optimierung der Altautoentsorgung, die gebotene Lenkung der Altauto-Abfallströme und gewährleistet den Wettbewerb.

Mit diesem Regelungsumfang ergänzt die Verordnung die „Freiwillige Selbstverpflichtung" der Automobilindustrie vom Februar 1996, insbesondere die hierin enthaltene Rücknahmepflicht der Hersteller. Aufgrund dieser der o. a. Überlassungspflicht korrespondierenden Rücknahmeverpflichtung verzichtet der Verordnungsgeber zunächst auch darauf, eine entsprechende Rücknahmepflicht nach § 24 Abs. 1 KrW-/AbfG ordnungsrechtlich festzulegen. Er macht mithin von der entsprechenden Ermächtigung partiell Gebrauch, um die nach dem KrW-/AbfG vorgesehene freiwillige Wahrnehmung der abgeforderten Produktverantwortung durch Überlassungspflichten an die sich zur Rücknahme verpflichtenden Hersteller zu unterstützen.

Artikel 2 ändert die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) zur Einführung des sog. Verwertungsnachweises, der grundsätzlich bei endgültiger Stillegung der Zulassungsstelle vorzulegen ist.

Durch Mitteilung der Zulassungsstelle an die zuständigen Überwachungsbehörden in bestimmten Fällen, in denen ein Verwertungsnachweis nicht vorgelegt wird, werden die Überwachungsmöglichkeiten verbessert.

Artikel 3 ergänzt die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr für die Fälle, bei denen eine endgültige Stillegung ohne Vorlage des Verwertungsnachweises erfolgt.

EG-rechtliche Auswirkungen

Sowohl mit der Selbstverpflichtung zur Rücknahme und Verwertung von Altkraftfahrzeugen als auch mit dieser Verordnung verfolgt die Bundesregierung die allgemeinen abfallwirtschaftlichen Ziele der EG-Richtlinie 75/442/EWG unter Berücksichtigung der Änderungsrichtlinie 91/156/EWG vom 18. März 1991. Hiernach treffen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um in erster Linie die Verhütung oder Verringerung der Erzeugung von Abfällen und ihrer Gefährlichkeit zu fördern. In zweiter Linie soll die Verwertung der Abfälle im Wege der Rückführung, der Wiederverwendung, des Wiedereinsatzes oder andere Verwertungsvorgänge im Hinblick auf die Gewinnung von Energie gefördert werden.

Die Europäische Kommission beabsichtigt, im Jahre 1996 dem Rat den Entwurf einer Altauto-Richtlinie vorzulegen. Da über die weitere Vorgehensweise und den Inhalt einer etwaigen europäischen Richtlinie voraussichtlich erst Mitte 1997 verläßliche Kenntnisse vorliegen werden, hält die Bundesregierung es für erforderlich, an ihrem Konzept festzuhalten und schnellstmöglich die notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen festzulegen. Hiermit wird zugleich die Möglichkeit geschaffen, Erfahrungen bei der Umsetzung der Selbstverpflichtung sowie bei der Festlegung normativer Regelungen in die Beratungen auf europäischer Ebene einfließen zu lassen.

Die vorliegende Verordnung steht im Einklang mit dem EG-Vertrag, insbesondere mit den Artikeln 30ff. Wegen des abfallwirtschaftlichen Bezugs der Regelungen sind die einschlägigen europäischen Rechtsakte und internationalen Regelungen unter Beachtung nationaler Rechtsnormen zur Umsetzung dieser Bestimmungen berücksichtigt. Diese werden durch die vorliegende Verordnung nicht tangiert und gelten unverändert fort. Auf § 10 Abs. 3 KrW-/AbfG wird insofern hingewiesen.

Kosten

Dem Bund entstehen keine Kosten.

Auch den Ländern und Gemeinden entstehen voraussichtlich haushaltsmäßig keine ins Gewicht fallenden zusätzlichen Kosten für den erforderlichen Vollzug der Regelungen. Durch Übertragung bestimmter Überwachungsaufgaben an Sachverständige werden die Vollzugsbehörden deutlich entlastet.

Gleichzeitig werden Länder und Gemeinden Einsparungen von Kosten für die Ablagerung sowie für die Sanierung von Flächen zur Behandlung von Autowracks und von Deponien haben.

Die Gebietskörperschaften werden gegenwärtig kostenmäßig belastet durch die Entsorgung der im öffentlichen Verkehrsraum und in Feld, Wald und Wiese abgestellten und nicht mehr zugelassenen Kraftfahrzeuge. Diese Belastungen der öffentlichen Hand werden nach Inkrafttreten der Altauto-Verordnung deutlich reduziert, da die Verordnung zur Gewährung einer umweltgerechten Entsorgung grundsätzlich die Vorlage eines Verwertungsnachweises bei der Abmeldung des Autos bei der Kfz-Zulassungsstelle vorsieht.

Durch Festlegen bestimmter Anforderungen an die Verwertung und Beseitigung im Hinblick auf die Entsorgung von Altautos werden die Altauto-Verwertungsbetriebe veranlaßt, entsprechende Investitionen zu tätigen.

Deshalb sind künftig zwar gewisse Kostenerhöhungen gegenüber den gegenwärtigen Entsorgungskosten zu erwarten, doch können diese z. T. durch Einsparung von Kosten infolge der Vermeidung und Verringerung der zur Beseitigung anfallenden Abfälle (Shredderleichtfraktion) kompensiert werden.

Darüber hinaus hat die Praxis gezeigt, daß bestimmte Stoffe und Materialien dann wirtschaftlich verwertet werden können, wenn bestimmte Mindestmengen am Markt vorhanden sind. Dieser Entwicklung wird die Verordnung einen wesentlichen Anstoß geben. Im übrigen erlaubt die fortentwickelte Demontagetechnik in vielen Bereichen effizientere Arbeitsabläufe und verringert insoweit ebenfalls die betriebliche Kostenstruktur.

Insgesamt sind bei der Erreichung einer umweltgerechten Altautoentsorgung gewisse Kostensteigerungen zu erwarten, die jedoch durch Schaffen von wirtschaftlich tragfähigen Stoffkreisläufen und damit durch vermiedene Beseitigungskosten z. T. kompensiert werden. Deshalb sind allenfalls kurzfristig moderate Entsorgungskostensteigerungen wahrscheinlich. Mittelfristig können sogar Preissenkungen erwartet werden. Die tatsächliche Kostenentwicklung ist naturgemäß im einzelnen nicht quantifizierbar, da die Entsorgung eines Altautos kostenmäßig von einer Reihe von Faktoren abhängt, wie z. B. Alter und Zustand des Fahrzeugs, Erlössituation ausgebauter Aggregate und sonstiger Teile, Demontageaufwand, Entwicklung der Verwertungs- und Beseitigungskosten, Preisentwicklung bei Fe- und NE-haltigen Schrotten usw.

Preiswirkungen

Der Preis für die Entsorgungsdienstleistung ist zwischen Altauto-Besitzer und Verwertungsbetrieb unter den gegebenen Wettbewerbsbedingungen festzulegen. Gemäß den Ausführungen zur Kostenentwicklung werden infolge der notwendigen Verbesserungen des Umweltschutzstandards der Verwertungsbetriebe moderate Preissteigerungen erwartet. Dies gilt insbesondere bei denjenigen Betrieben, die die gestellten Anforderungen gegenwärtig nicht erfüllen.

Die im Rahmen der Altauto-Selbstverpflichtung von der Automobilindustrie abgegebene Zusage zur kostenlosen Rücknahme von Altautos wird für den Letztbesitzer bei den von dieser Regelung erfaßten Fahrzeuge eine Freistellung von Entsorgungskosten bewirken.

Die Wirtschaft wird wegen der Übernahme etwaiger Entsorgungskosten diese ggf. bei der Preisgestaltung von Neuwagen integrieren. Die Entsorgungskosten sind im Vergleich zu den Gesamtproduktionskosten und zum Verkaufspreis allerdings so gering, daß nennenswerte Auswirkungen auf das Preisniveau und insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau nicht zu erwarten sind.

Bei Tragen der Entsorgungskosten durch den Altauto-Besitzer gilt dies in gleicher Weise.

Zwar ist künftig – wie dargelegt – mit einem moderaten Anstieg der Entsorgungskosten zu rechnen, der jedoch ausschließlich bei der einmaligen Abgabe des Altautos zur Entsorgung den jeweiligen Besitzer belastet. Deshalb sind maßgebliche Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau und auf das Verbraucherpreisniveau wegen der geringen Gewichtung im „Warenkorb" bei der Ermittlung des Preisniveaus nicht zu erwarten.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu § 1

§ 1 regelt im Anwendungsbereich der Verordnung, wer den Regelungen unterliegt. Dies sind einmal die Besitzer von Altautos und zum anderen diejenigen, die künftig im Rahmen einer umweltverträglichen Altautoentsorgung tätig werden, nämlich die Betreiber von Annahmestellen, von Verwertungsbetrieben und von Anlagen zur weiteren Verwertung (Behandlung der Restkarossen).

Der Anwendungsbereich der Verordnung umfaßt somit die Abgabe eines Altautos bis zu dessen endgültiger Verwertung, um Stoffkreisläufe weitgehend zu schließen, Abfallströme zu lenken sowie die damit verbundenen Tätigkeiten zu kontrollieren.

Da die Altauto-Verordnung auf den Regelungsbereich des KrW-/AbfG beschränkt ist, gilt sie nicht für die Behandlung von Altautos im Ausland. Sie trifft darüber hinaus auch keine Regelungen für die

grenzüberschreitende Verbringung von Altautos, die sich nach der Verordnung 259/93/EWG des Rates vom 1. Februar 1993 zur Überwachung und Kontrolle der Verbringung von Abfällen, in der, in die und aus der Europäischen Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 30 S. 1) und des Ausführungsgesetzes zu dem Basler Übereinkommen vom 22. März 1989 über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung vom 30. September 1994 (BGBl. I S. 2771) richtet.

Auch ein ausländischer Verwertungsbetrieb kann einen Verwertungsnachweis nach § 3 ausstellen, wenn er die Anforderungen der Verordnung (§ 5) erfüllt und die Einhaltung der Anforderungen durch einen Sachverständigen nachweist. Ausländische Verwertungsbetriebe sind somit deutschen Verwertungsbetrieben gleichgestellt. Diese Gleichstellung gilt sowohl innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes als auch gegenüber anderen Drittstaaten.

Der Anwendungsbereich der Verordnung entspricht dem in § 24 Abs. 2 Nr. 2 und 3 KrW-/AbfG normierten Regelungsumfang zur Überlassung von Abfällen sowie den in § 7 Abs. 1 und 3 und § 12 Abs. 1 KrW-/AbfG vorgesehenen Regelungen zur näheren Bestimmung der in § 5 Abs. 4 KrW-/AbfG festgelegten allgemeinen Grundpflichten.

Zu § 2

§ 2 regelt die Begriffsbestimmungen.

Absatz 1 definiert Altautos als Personenkraftwagen, die nach Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz als Abfall anzusehen sind.

Unter Berücksichtigung der bisherigen Rechtsprechung zum Abfallbegriff nach dem früheren Abfallgesetz in Abgrenzung zum Produkt werden Personenkraftwagen mangels entgegenstehender Anhaltspunkte insbesondere dann als Abfall anzusehen sein, wenn sie bei der Abgabe an Dritte oder bei der grenzüberschreitenden Verbringung nicht über die Berechtigung zur Teilnahme am Straßenverkehr verfügen (z. B. Ablauf der TÜV-Plakette) und die Instandsetzungskosten außer Verhältnis zum wirtschaftlichen Wert des Fahrzeugs vor einer Reparatur stehen. Personenkraftwagen, für die zum Zwecke der grenzüberschreitenden Verbringung ein gültiges Exportkennzeichen ausgestellt ist, sind im Regelfall nicht als Abfall anzusehen.

Es wird darüber hinaus klargestellt, daß nur diejenigen Personenkraftwagen als Altautos definiert sind, die als Fahrzeugklasse M 1 entsprechend dem Anhang II A der EG-Richtlinie 70/156/EWG eingestuft sind. Hiernach handelt es sich um Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern und höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz. Hiermit wird der ganz überwiegende Anteil der Personenkraftfahrzeuge erfaßt.

Der Altauto-Begriff korrespondiert insofern mit dem Regelungsumfang der Freiwilligen Selbstverpflichtung der beteiligten Wirtschaftsverbände vom 21. Februar 1996.

Die Definition in Absatz 2 legt fest, welche Tätigkeiten im Rahmen der Altautoentsorgung dazu führen, als Annahmestelle im Sinne der Verordnung angesehen zu werden. Annahmestellen nehmen Altautos vom Letztbesitzer entgegen und leiten sie an einen Verwertungsbetrieb weiter. Annahmestellen können in Kooperation zwischen Automobilhersteller und Kfz-Gewerbe auf der Grundlage der Freiwilligen Selbstverpflichtung eingerichtet und betrieben werden. Darüber hinaus kann jeder, der die Anforderungen der Verordnung erfüllt, eine Annahmestelle betreiben, ohne hierfür von einem Automobilhersteller beauftragt zu sein. Annahmestellen werden künftig flächendeckend einzurichten sein und insofern ein wichtiges Bindeglied zwischen Altauto-Besitzer und Verwertungsbetrieb bilden.

Um eine ordnungsgemäße und zielgerichtete Lenkung der Altautos sicherzustellen, wird festgelegt, daß Annahmestellen ausschließlich im Auftrag von Verwertungsbetrieben im Rahmen der Verordnung tätig werden dürfen.

Der in Absatz 3 definierte Begriff des Verwertungsbetriebs stellt ab auf Betriebe oder Betriebsteile zur Lagerung, Behandlung und Verwertung von Altautos. Es kommt insofern entscheidend darauf an, daß alle genannten Tätigkeiten stattfinden, wobei der Betriebszweck vorrangig in der Behandlung und Verwertung von Altautos bestehen muß. Ein Betrieb, der ausschließlich Altautos lagert, kann deshalb kein Altauto-Verwertungsbetrieb im Sinne der Verordnung sein. Ein Verwertungsbetrieb kann andererseits aber durchaus auch als Annahmestelle im Sinne der Verordnung tätig werden.

Von diesem abfallrechtlichen Begriff abzugrenzen ist der immissionsschutzrechtliche Begriff der Anlagen zur Lagerung oder Behandlung von Autowracks; diese Anlagen sind nach Nummer 8.9 der Vierten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes im vereinfachten Verfahren genehmigungsbedürftig. Altauto-Verwertungsbetriebe fallen demnach unter die Genehmigungspflicht nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz. Nicht genehmigungsbedürftige Anlagen werden insoweit von der Altauto-Verordnung nicht erfaßt.

Hinzuweisen ist auf § 67 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, wonach in Absatz 7 eine Planfeststellung oder eine Genehmigung nach dem Abfallgesetz als immissionsschutzrechtliche Genehmigung fortgilt. Eine Anlage, die nach dem Abfallgesetz angezeigt wurde, gilt nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz als angezeigt. Anlagen, die weder nach dem Abfallgesetz planfestgestellt oder genehmigt noch angezeigt worden sind, sind unverzüglich der zuständigen Behörde anzuzeigen.

Da die Verordnung auch die weitere Verwertung von in Verwertungsbetrieben vorbehandelten Altautos (Restkarossen) erfaßt, wird in Absatz 4 bestimmt, welche Anlagen zur Verwertung von Restkarossen unter die Verordnung fallen. Hauptzweck des bezeichneten Anlagentyps ist die Rückgewinnung der metallischen Anteile der Restkarossen. Gegenwärtig erfolgt die weitere Verwertung der Restkarossen vorrangig in Shredderanlagen oder in vergleichbaren

Anlagen, indem hier die wiederverwertbaren metallischen Anteile von den nicht metallischen getrennt und aufbereitet werden und der so erzeugte Schrott nahezu vollständig als Sekundär-Rohstoff der Metallerzeugung wieder zugeführt wird.

In Absatz 5 wird der Begriff der Anerkennung bei Annahmestellen, Verwertungsbetrieben und Anlagen zur weiteren Verwertung bestimmt. Hierbei wird abgestellt auf eine erfolgreiche Überprüfung und Ausstellung der nach § 4 Abs. 2 erforderlichen Bescheinigung.

Zu § 3

§ 3 regelt die erforderlichen Überlassungspflichten innerhalb der Altauto-Entsorgungskette.

In Absatz 1 wird der Besitzer eines Altautos verpflichtet, im Falle der Entledigung dieses einem von Herstellern oder Vertreibern eingerichteten anerkannten Verwertungsbetrieb oder einer von diesen eingerichteten anerkannten Annahmestelle zu überlassen. Die Überlassungspflicht des Altauto-Besitzers korrespondiert insoweit mit der in der Freiwilligen Selbstverpflichtung enthaltenen Rücknahmeverpflichtung der Automobilhersteller; die in Absatz 1 bezeichneten anerkannten Annahmestellen oder Verwertungsbetriebe werden hier als Drittbeauftragte tätig, soweit es sich nicht um herstellereigene Betriebe handelt. Daneben wird nicht zuletzt aus ordnungspolitischen Gründen eine Überlassung auch an andere Annahmestellen und Verwertungsbetriebe ermöglicht, wenn diese über die erforderliche Anerkennung nach der Verordnung verfügen.

Durch die in Absatz 2 festgelegte Verpflichtung zur Ausstellung eines Verwertungsnachweises gegenüber dem Letztbesitzer erhält dieser den erforderlichen Nachweis, um das Fahrzeug nach den Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung endgültig stillegen zu können. Mit der Ausstellung des Verwertungsnachweises kann der Letztbesitzer zugleich darauf vertrauen, daß er seinen Verpflichtungen nach Absatz 1 nachgekommen ist. Es wird insofern nicht erwartet, daß der Altauto-Besitzer die Berechtigung zur Ausstellung des Verwertungsnachweises in eigener Verantwortung zu überprüfen hat. Für die Zulässigkeit der Ausstellung des Verwertungsnachweises ist ausschließlich der Verwertungsbetrieb verantwortlich. Satz 2 schreibt die Verwendung des Musters 12 der StVZO vor. Satz 3 stellt klar, daß ein Verwertungsnachweis nur von einem Betreiber eines anerkannten Verwertungsbetriebes ausgestellt werden darf.

Satz 4 gibt dem Verwertungsbetrieb die Möglichkeit, eine Annahmestelle mit der Aushändigung des Verwertungsnachweises zu beauftragen, so daß bereits bei der Abgabe des Altautos an eine Annahmestelle die unmittelbare Entgegennahme des Verwertungsnachweises erfolgen kann. Der Verwertungsnachweis darf nur in Kooperation mit einem anerkannten Verwertungsbetrieb ausgehändigt werden. Ein Verwertungsnachweis, der ohne Beauftragung durch einen anerkannten Verwertungsbetrieb ausgestellt wurde, ist ungültig.

Absatz 3 regelt eine Überlassungspflicht der Annahmestelle an anerkannte Verwertungsbetriebe, um die erforderliche Lenkung der Altautos zu umweltgerecht arbeitende Verwertungsbetriebe sicherzustellen.

In Absatz 4 werden die Verwertungsbetriebe verpflichtet, Restkarossen anerkannten Anlagen zur weiteren Verwertung zu überlassen. Hierdurch wird gewährleistet, daß Restkarossen nach den Bestimmungen der Verordnung weiter verwertet werden. Darüber hinaus wird hierdurch die Kontrolle bis zur endgültigen Verwertung der Restkarosse gewährleistet; sie ist ein wesentlicher Bestandteil bei der Schließung von Stoffkreisläufen und der notwendigen Verringerung der zu beseitigenden Abfälle. Satz 2 stellt klar, daß eine Überlassungspflicht nicht besteht, wenn der Betreiber neben dem Verwertungsbetrieb auch eine Anlage zur weiteren Verwertung betreibt.

§ 3 wird gestützt auf § 7 Abs. 1 Nr. 3 sowie auf § 24 Abs. 2 Nr. 2 und 3 KrW-/AbfG.

Zu § 4

In § 4 werden die erforderlichen Pflichten der an einer ordnungsgemäßen Entsorgung Beteiligten festgelegt.

Nach Absatz 1 haben die jeweiligen Betreiber sicherzustellen, daß insbesondere die Grundpflichten des § 5 KrW-/AbfG erfüllt werden durch Einhaltung der Anforderungen des Anhangs.

Die konkrete Festlegung bestimmter Anforderungen ist erforderlich, um die Ziele des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes zu erreichen, insbesondere um eine schadlose Verwertung zu sichern und Beeinträchtigungen sowohl der Allgemeinheit als auch der in § 10 Abs. 4 KrW-/AbfG genannten Schutzgüter zu vermeiden. Die Regelungen sind gestützt auf die Ermächtigung des § 7 Abs. 1 Nr. 2, 3 und 4 Buchstabe a KrW-/AbfG.

Darüber hinaus werden entsprechend der Ermächtigung des § 12 Abs. 1 Nr. 1 und 2 Anforderungen an die gemeinwohlverträgliche Beseitigung gestellt und damit die Grundpflichten der Abfallbeseitigung nach § 11 KrW-/AbfG konkretisiert.

Absatz 2 legt fest, daß die Einhaltung der Anforderungen nach Absatz 1 durch einen Sachverständigen nach § 5 zu bescheinigen ist.

Hierdurch soll erreicht werden, daß aufgrund des hohen wirtschaftlichen Interesses an der Anerkennung die Anforderungen auch tatsächlich eingehalten werden.

Die begrenzte Geltungsdauer der Bescheinigung auf ein Jahr soll sicherstellen, daß die erforderlichen Anforderungen dauerhaft erfüllt werden. Im Rahmen der hier erforderlichen Überprüfung sollen aufgrund anderer Regelungen oder freiwilliger Qualifizierung durchgeführte Überprüfungen berücksichtigt werden.

Soweit die Annahmestellen Kfz-Betriebe sein werden, ist es zweckmäßig, die Überprüfung den zustän-

digen Kfz-Innungen zu übertragen. Die Kfz-Innungen verfügen über qualifiziertes Personal und besitzen als öffentlich-rechtliche Körperschaften die erforderliche Zuverlässigkeit. Darüber hinaus werden die Sachverständigen nach § 5 tätig.

Neben den Annahmestellen und Verwertungsbetrieben ist die Einbeziehung von Anlagen zur weiteren Verwertung unter der Prämisse einer weitgehenden Lenkung von Abfällen im Rahmen einer umweltgerechten Altautoentsorgung und unter dem Aspekt einer effizienten Überwachung von Stoffkreisläufen erforderlich und sachgerecht.

Die Ermächtigung zur Überwachung durch Sachverständige ist gestützt auf § 7 Abs. 3 und § 12 Abs. 1 Nr. 3 KrW-/AbfG. Hiernach können im einzelnen bestimmte Verfahren zur Überprüfung der festgelegten Anforderungen bestimmt werden. Dieser Ermächtigungsrahmen erstreckt sich über die in § 7 Abs. 3 beispielhaft genannten Verfahren auf die nach § 7 Abs. 1 festgelegten Anforderungen insgesamt. Entsprechendes gilt gleichermaßen für die Überprüfung der Anforderungen an die Abfallbeseitigung nach § 12 Abs. 1 Nr. 3 KrW-/AbfG.

In Absatz 3 werden bestimmte Mitteilungspflichten des Betreibers gegenüber der zuständigen Behörde geregelt. Durch Vorlage der Bescheinigung nach Absatz 2 erhalten die Überwachungsbehörden Kenntnis über die anerkannten Verwertungsbetriebe und die anerkannten Anlagen zur weiteren Verwertung. Sie erhalten damit Gelegenheit zur Überwachung und können im Rahmen ihrer Vollzugskompetenz im Einzelfall geeignete Maßnahmen treffen, z. B. dann, wenn eine Bescheinigung eines bereits anerkannten Betriebs nach Ablauf der Geltungsdauer nicht erneut vorgelegt wird.

In Absatz 4 wird die Möglichkeit geschaffen, Empfehlungen zur Durchführung eines bundeseinheitlichen Anerkennungsverfahrens bekanntzugeben.

Mit den in § 4 festgelegten Regelungen zur umweltgerechten Verwertung bzw. Beseitigung von Altautos wird eine bundeseinheitliche Grundlage geschaffen, die unmittelbar den erforderlichen Umweltschutzstandard zur Verhinderung von Umweltgefährdungen durch die in Rede stehenden Betriebe festgelegt und insofern zugleich für alle am Markt agierenden Betriebe gleiche und verläßliche Wettbewerbsbedingungen normiert. Die Überprüfung durch qualifizierte Sachverständige entlastet die zuständigen Vollzugsbehörden von Routineaufgaben und führt zu einer schnellen Erreichung der angestrebten umweltpolitischen Ziele.

Zu § 5

§ 5 regelt, welche Sachverständigen nach § 4 tätig werden. Diese Sachverständigen müssen zuverlässig sein und über eine ausreichende Sach- und Fachkunde verfügen. Dies wird zum einen durch das Verfahren der öffentlichen Bestellung und Vereidigung von Sachverständigen nach § 36 der Gewerbeordnung gesichert, das in Deutschland seit langem eingeführt und bewährt ist.

Da sich inzwischen – internationalen Entwicklungen folgend – ein Verfahren zur Qualifizierung von Sachverständigen auf der Grundlage internationaler oder europäischer Normen gebildet hat, das in Deutschland von Mitgliedern des Deutschen Akkreditierungsrates angewandt wird, wird dieses Verfahren einbezogen. Der Verweis auf den Deutschen Akkreditierungsrat sichert einerseits eine Offenheit, die auch künftige Entwicklungen einschließt, und stellt andererseits die nötige Qualifikation der Sachverständigen sicher. Ermächtigungsgrundlage ist § 7 Abs. 3 KrW-/AbfG.

Zu § 6

§ 6 legt die mit Bußgeld bewehrten Ordnungswidrigkeiten im erforderlichen Umfang fest. Ordnungswidrigkeiten nach den Nummern 1 bis 6 können nach § 61 Abs. 3 KrW-/AbfG mit einer Geldbuße bis zu 100 000 DM geahndet werden.

Zu Artikel 2

In Artikel 2 werden die notwendigen Änderungen der StVZO normiert, um die Pflicht zur Vorlage des Verwertungsnachweises oder der alternativen Erklärung über den Verbleib des Fahrzeugs in die einschlägigen Vorschriften einzufügen.

Zu Nummer 1

Nach Buchstabe a ist grundsätzlich der Verwertungsnachweis bei endgültiger Stillegung des Fahrzeugs nach dem angegebenen Muster 12 vorzulegen. Eine endgültige Stillegung ist auch dann möglich, wenn der Verwertungsnachweis nicht vorgelegt wird. In diesen Fällen ist eine schriftliche Erklärung über den Verbleib des Fahrzeuges nach Muster 13 (Verbleibserklärung) abzugeben. Die Verbleibserklärung des Fahrzeugs erfaßt die Veräußerung oder die Lagerung des abgemeldeten Fahrzeugs oder den sonstigen Verbleib. Die Sätze 7 und 8 von Absatz 5 stellen sicher, daß die Zulassungsstelle die Ordnungsbehörde unterrichtet. Die zuständige Ordnungsbehörde erlangt in diesen Fällen Gelegenheit zur Überwachung, und zwar wenn eine Verbleibserklärung abgegeben wird oder ein Verwertungsnachweis oder eine Verbleibserklärung nicht oder nicht vorschriftsmäßig vorgelegt oder abgegeben wird.

Mit der vorgenannten Änderung der StVZO wird der notwendige Bezug zu den abfallrechtlichen Pflichten des Altauto-Besitzers sowie des Altauto-Verwertungsbetriebes nach Artikel 1 § 3 hergestellt. Eine endgültige Stillegung ohne Vorlage des Verwertungsnachweises bzw. der Verbleibserklärung des Fahrzeugs ist zwar möglich, wird jedoch regelmäßig mit der Einleitung eines Bußgeldverfahrens zu verbinden sein, um der Vorschrift die notwendige Wirksamkeit zu verleihen. Die alternative Abgabe einer Verbleibserklärung ist für den Halter zumutbar und steht nicht außer Verhältnis zu ihrer Zweckbestimmung.

Die Änderungsvorschrift nach Buchstabe b fügt einen entsprechenden neuen Absatz 6a ein, um eine gleichwertige Regelung im Falle der vorübergehenden Stillegung wie bei der endgültigen Stillegung zu normieren. Die in Satz 1 getroffene Ausnahme für Fahrzeuge, die nicht älter als acht Jahre sind, berücksichtigt zum einen, daß diese Fahrzeuge in der Regel nicht als Abfall entsorgt werden und insofern während der Zeit der vorübergehenden Stillegung eine besondere Überwachung nicht geboten erscheint und zum anderen, daß die jeweils mit der Überwachung der in Rede stehenden Vorschriften betrauten Behörden nicht mehr als unbedingt notwendig belastet werden.

Dies gilt in gleicher Weise für Fahrzeuge, die älter als 25 Jahre sind, in bezug auf die Pflicht zur Vorlage einer Verbleibserklärung. Soweit diese Fahrzeuge als sog. Oldtimer vorübergehend stillgelegt werden, ist nicht zu besorgen, daß diese endgültig aus dem Verkehr zurückgezogen werden sollen und damit eine Überwachungslücke in nennenswertem Ausmaß entsteht. Im übrigen ist der Anteil an abgemeldeten Fahrzeugen, die älter als 25 Jahre sind, gemessen an der Gesamtzahl der abgemeldeten Fahrzeuge erfahrungsgemäß gering.

Ermächtigungsgrundlage für die Änderungsvorschrift nach Nummer 1 ist § 6 Abs. 1 und 3 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG).

Zu Nummer 2

Es erfolgt eine Anpassung der Ordnungswidrigkeitenvorschriften an die neuen Regelungen:

Erfaßt werden die bereits bestehenden, aber neugefaßten Anzeige- und Vorlagepflichten sowie die sachlich neuen Regelungen der Pflicht zur Vorlage eines Verwertungsnachweises und zur Abgabe einer Verbleibserklärung.

Ermächtigungsgrundlage für die Änderungsvorschrift nach Nummer 2 ist § 6 Abs. 1 und 3 StVG.

Zu Nummer 3

Die Änderungsvorschrift in Nummer 3 führt die neuen Muster 12 (Verwertungsnachweis) und 13 (Verbleibserklärung) als maschinenlesbare Formblätter ein.

Die anzugebenden Daten sind für den Vollzug der jeweils geltenden Bestimmungen erforderlich und auf ein Mindestmaß beschränkt.

Zu Artikel 3

Artikel 3 ändert die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr durch Einfügen von drei neuen Gebührennummern in der Weise, daß in den Fällen der vorübergehenden oder der endgültigen Stillegung ohne Vorlage des Verwertungsnachweises eine zusätzliche Gebühr von 10 bzw. 20 DM erhoben wird. Diese Gebühren berücksichtigen den in diesen Fällen erhöhten Verwaltungsaufwand der Zulassungsbehörden zwecks Prüfung der Verbleibserklärung und Unterrichtung der zuständigen Ordnungsbehörden.

Die im Vergleich zu den beiden anderen neu eingefügten Gebührennummern höhere Gebühr von 20 DM bei vorübergehender Stillegung ohne gleichzeitige Abgabe der Verbleibserklärung resultiert daraus, daß in diesen Fällen die Zulassungsstelle zusätzlich mit der Fristüberwachung belastet ist.

Ermächtigungsgrundlage ist § 6a Abs. 2 des StVG.

Zu Artikel 4

Artikel 4 regelt das Inkrafttreten der Verordnung. Die Frist bis zum Inkrafttreten räumt sowohl den zuständigen Vollzugsbehörden als auch den Normadressaten einen ausreichend bemessenen Zeitraum nach Verkündung ein, um den Bestimmungen der Verordnung entsprechen zu können.

Die Verordnung ist im Hinblick auf die Artikel 1 und 2 zustimmungsbedürftig durch den Bundesrat.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333